Guerra en la Mansión del Pájaro Serpiente

Mario E. Overall

SON CASI LAS DOS de la tarde de lo que hasta ahora ha sido un día bastante tranquilo en el *Centro de Comando y Control* de la Fuerza Aérea Colombiana–FAC. Un operador sentado frente a una de las consolas del sistema C2 (Command and Control) *Peace Panorama,* bosteza aburrido mientras observa en su pantalla que una *traza no identificada* ha entrado en el área de cobertura del radar TPS-70 ubicado en San Andrés Riohacha, en la Costa Atlántica de Colombia; Mecánicamente, el operador inicia el protocolo para tratar de identificarla. En aquél momento la aeronave se encuentra a poco menos de 400 kilómetros del radar, moviéndose con rumbo de 270 grados a 120 nudos, justo en el medio de una zona declarada como *restringida* debido a los *innumerables vuelos ilegales* que salen desde la vecina Venezuela hacia Centroamérica y México.

En los siguientes quince minutos el operador se comunica con el centro de control de tráfico aéreo de la Dirección de Aeronáutica Civil con el fin de determinar si la *traza* corresponde a una aeronave *conocida* y si tiene un plan de vuelo válido, basándose en su código de *transponder*, su ubicación y su rumbo.

Poco después a aquella aeronave se le asigna el estatus de *traza sospechosa* en el sistema C2, ya que el centro de control de tráfico aéreo informa que no tiene un plan de vuelo registrado para ella y se desconoce a donde se dirige. De hecho, volar sin plan de vuelo registrado en el espacio aéreo de Colombia, aparte de ser prohibido, es definitivamente una locura. En todo caso, el operador notifica sobre la aeronave sospechosa a la Base Aérea de *Malambo*, que es la más cercana, y minutos después, de aquella base se despacha un avión de vigilancia electrónica Cessna SR-560 *Tracker* para interceptarlo, identificarlo visualmente y tratar de hacer contacto por radio.

Pasados cuarenta minutos, el Tracker ha *enganchado* a la aeronave sospechosa en su versátil radar APG-66 y empieza a acercársele mientras intenta contactarla por distintas frecuencias de radio sin mayor éxito. Poco después el *Tracker* finalmente intercepta a la aeronave y la tripulación confirma que se trata de un Cessna 208B *Caravan* con matrícula venezolana, la cual seguramente es falsa. Luego de seguirla por un buen trecho, el Tracker desiste de la persecución pues el *Caravan* está por salir del espacio aéreo colombiano e internarse en aguas internacionales del Caribe.

En el Centro de Comando y Control de la FAC, el operador, quien ha seguido las evolu-

ciones del *Caravan* sospechoso y del *Tracker* militar en la pantalla de su radar, inicia un nuevo protocolo mediante el cual alerta a las fuerzas aéreas y navales de México y los países de Centroamérica, sobre la existencia y rumbo de la traza sospechosa. Poco después transmite toda la información sobre el blanco al Centro de Comando de la *Fuerza de Tarea Conjunta Interagencia-Sur–JIATF-South* por sus siglas en Inglés–ubicado en la base naval de Key West, estado de Florida.

El *JIATF-South*, integrado por personal del ejército, fuerza aérea y fuerza naval norteamericanos está, sorprendentemente, bajo el liderazgo del *Servicio de Guardacostas de los Estado Unidos*, y es, por decirlo así, un gigantesco monstruo de muchas cabezas las cuales funcionan en torno a un impresionante sistema de detección y monitoreo electrónico aéreo y naval que vigila minuciosamente los 8.5 millones de kilómetros cuadrados de una área que incluye a México, Centroamérica, el Caribe y parte de Colombia.

Lo anterior se logra con la eficiente operación de tres poderosos radares *transhorizonte* que generan información precisa sobre la ubicación de aviones y barcos sospechosos, información que es provista en tiempo casi real a las distintas agencias gubernamentales norteamericanas, tales como el FBI y la DEA, y a las fuerzas armadas de los países que están enlazados al *Sistema de Intercambio de Información entre Naciones Cooperantes*, o *CNIES* por sus siglas en Inglés, y dentro de las cuales están todos los países Centroamericanos, Panamá, México y Colombia.

En todo caso, sin saberlo o quizás con plena conciencia de lo que implica, el anónimo piloto del *Caravan* sospechoso, a medida que avanza sobre el Caribe, se adentra en el corazón electrónico del *JIATF-South* en donde un operador ubica a la aeronave en su consola de radar, y procede a individualizarla con un número que la identifica de entre los cientos de vuelos que se desarrollan en tan vasta área en ese mismo instante.

Con la individualización de la *traza sospechosa*, el centro de comando del *JIAFT-South* asume la coordinación de la intercepción de lo que ya se perfila como un vuelo más de los narcotraficantes. Para el efecto, el operador encargado solicita que sean puestos en alerta dos helicópteros UH-60 *Black Hawk* del Ejército de los Estados Unidos, basados en aquél momento en el aeropuerto internacional de Belice, y el despegue inmediato de un avión radar Lockheed P-3 *Orion,* del servicio de Aduanas de los Estados Unidos, desde la base de la Fuerza Aérea Hondureña en el poblado de La Ceiba, Honduras; así mismo, solicita que se ponga en alerta otro *Orion* más que se encuentra en el aeropuerto internacional de Comalapa, en El Salvador, como medida de respaldo por si el primero, por alguna razón, no puede realizar la misión.

Una hora después, mientras el avión sospechoso enfila ya francamente hacia un sector de la costa entre Guatemala y Belice, de la Base Aérea Militar No. 8 de la Fuerza Aérea Mexicana, en Mérida, Yucatán, despega un avión de vigilancia electrónica EMBRAER *EMB-145* con la misión de internarse en el espacio aéreo guatemalteco y permanecer orbitando sobre el departamento de El Petén, en el Norte de dicho país, a la espera, en caso de que el avión sospechoso no descienda en Belice y se interne en territorio guatemalteco o bien se dirija hacia México.

En la Mansión del Pájaro Serpiente

El departamento de El Petén ocupa una extensión territorial de 35,854 kilómetros cuadrados que corresponden a la tercera parte de la superficie del territorio Guatemalteco, lo cual lo hace el departamento más extenso de la república y al mismo tiempo el más alejado de las zonas de influencia del país. Limita al Norte, al Oeste y al Sur con los estados mexicanos de Campeche, Quintana Roo, Tabasco y Chiapas; Al Este, con Belice, y al Sur con los departamentos guatemaltecos de Izabal, Alta Verapaz y Quiché.

El Petén está constituido casi en su totalidad por selva tropical y humedales, por lo que es rico en animales salvajes, algo que fuera inmortalizado por el escritor guatemalteco Virgilio Rodríguez Macal en su libro "*La Mansión del Pájaro Serpiente*", en el que narra las aventu-

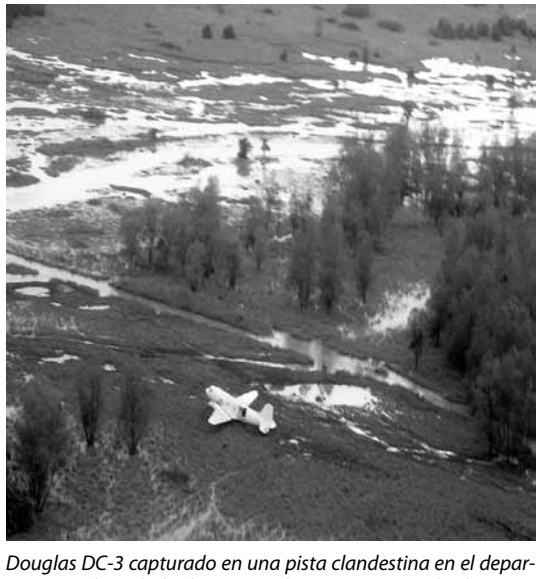
Restos humeantes de un Cessna utilizado por los narcotraficantes, el cual fue quemado poco después de ser descargado. La escena corresponde a una de las innumerables pistas clandestinas esparcidas a lo largo y ancho del parque nacional Laguna del Tigre, departamento de El Petén. Crédito: Archivos - Fuerza Aérea Guatemalteca

ras de algunos de esos animales y los describe con sus vicios, sus virtudes, sus gustos y sus fobias, humanizándolos amén de presentar a amigos y a enemigos, y donde sobresale el *Pájaro Serpiente*, que no es otro más que el quetzal, ave símbolo de Guatemala, que recibe tal sobrenombre debido a su larga cola y lo colorido de su plumaje.

Muchas de las leyendas que Rodríguez Macal plasma en su libro le fueron contadas por viejos campesinos que a finales de la década de los treinta y principios de los cuarenta, eran empleados en la extracción de *chicle* en la profundidad de la selva petenera; y es que el chicle era una materia prima considerada *estratégica* para los Estados Unidos, pues servía para hacer neumáticos para los vehículos y aviones que peleaban en los distintos frentes, durante la Segunda Guerra Mundial. Por ello, tanto Pan American Airways como la hondureña TACA, no escatimaron esfuerzos para construir numerosos campos de aterrizaje allí donde sólo habían árboles y pantanos, con el fin de facilitar el transporte de las grandes cantidades de chicle hacia Puerto Barrios, Izabal, en donde era embarcado hacia su destino final en los Estados Unidos.

Sin embargo, en épocas recientes la posición geográfica de El Petén, sus escasas vías de acceso terrestre y lo inhóspito de sus selvas lo han convertido en el destino predilecto de los aviones que transportan droga para abastecer los insaciables mercados de norteamérica; tales aviones utilizan más de 50 pistas de aterrizaje *ilegales*, o no reconocidas por la Dirección de Aeronáutica Civil de Guatemala, de las cuales la mayoría están ubicadas en el Parque Nacional *Laguna del Tigre* el cual colinda con México, y las demás en el municipio de La Libertad también colindante con México, en el municipio de San Francisco y en la región denominada *El Zompopero*, estos dos últimos ubicados en el extremo sur del departamento.

Quizás lo más preocupante es el hecho de que varios *carteles* han convertido en un gigantesco campo de batalla a El Petén, al disputarse la utilización de las pistas y robarse los cargamentos de droga unos a otros. De hecho, en varias ocasiones las fuerzas de seguridad guatemaltecas han encontrado los cadáveres de pilotos aún sujetados a los asientos de sus aviones luego de haber sido emboscados y asesinados para robarles el cargamento de



Douglas DC-3 capturado en una pista clandestina en el departamento de Izabal. Al parecer, el avión ya no pudo despegar luego de haber sido descargado, posiblemente por lo accidentado del terreno. Crédito: Archivos - Fuerza Aérea Guatemalteca

droga que traían. También es común observar restos de aviones accidentados ya que los carteles rivales cambian de posición las balizas luminosas que señalan las pistas improvisadas con el fin de que estos, en medio de la obscuridad de la noche, aterricen en lugares inapropiados como pantanos o barrancos, se estrellen, y así poder robarles la *codiciada carga* que transportan. Sin duda, los pilotos que realizan éstos vuelos ilegales lo hacen con casi todas la probabilidades en contra. Pero no son los únicos.

El *Caravan* sospechoso entra a tierra firme justo sobre la línea de adyacencia entre Belice y Guatemala. Luego, hace un viraje hacia el noreste y aumenta su velocidad a 140 nudos mientras empieza a perder altura. Cerca de las ocho treinta de la noche, el avión desaparece misteriosamente de las pantallas de radar del *JIATF-South*, probablemente debido a condiciones atmosféricas adversas. Sin embargo, pocos minutos después el *Orion* del servicio de Aduanas de los Estados Unidos logra *engancharlo* y empieza a transmitir su velocidad y rumbo al sistema del *JIATF-South* y éste a su vez a las consolas del sistema CNIES en los distintos países.

El *Orion* empieza a volar en amplios círculos alrededor del *Caravan* sospechoso, mientras éste entra finalmente al espacio aéreo de El Petén y pone proa hacia la frontera con México. Casi simultáneamente, el avión es *enganchado* también por el radar del *EMB-145* de la Fuerza Aérea Mexicana y nuevamente por uno de los radares del *JIATF-South.* Son millones de dólares en equipo electrónico cumpliendo su misión a la perfección. Los operadores de los distintos radares y sensores saben con exactitud milimétrica en dónde está el sospechoso, su altura y hacia dónde se dirige. De hecho, en cierto momento, tanto la tripulación del *Orion* como la del *EMB-145* logran contacto visual a través de las cámaras infrarrojas, mejor conocidas como FLIR, que llevan a bordo. Sin embargo, el avión sospechoso, aunque en las entrañas del *monstruo electrónico*, empieza a adentrarse en los confines del *realismo mágico* característico de los países centroamericanos, en donde las cosas que parecen ser no lo son y las que son, no lo deberían. Y es quizás por ello que los pilotos del narcotráfico siguen apostándole a su *buena suerte* en cada uno de los vuelos que realizan.

Guardianes de la mansión

Otrora una de las armas aéreas mejor equipadas de la región centroamericana, la Fuerza Aérea Guatemalteca –FAG– se aferra desesperadamente a la vida debido a que el presupuesto que tiene asignado es poco menos que inadecuado. En contraste con otros países del mundo, la FAG depende económica y organizacionalmente del *Ministerio de la Defensa Nacional*, el cual está integrado en su mayoría por oficiales de infantería, quienes direccionan la mayoría de los fondos hacia las fuerzas de tierra, esto a pesar de que el gobierno ha incrementado levemente el presupuesto militar con el fin de combatir el narcotráfico.

Por aparte, las organizaciones de derechos humanos y muchos grupos afines a la ex guerrilla, la cual fuera vencida militarmente poco antes de la firma de los tratados de paz en 1996, han ganado espacios políticos desde los cuales se han empeñado en perjudicar al ejército guatemalteco por todos los medios, pero en especial solicitando la reducción del presupuesto militar, distorsionando cualquiera de las actividades en las que la institución participa y más notoriamente, participando en cualquier acción que implique su desmantelación total. Y como es de esperarse, la FAG no ha sido ajena a ese tipo de problemas, llegando a ser el blanco de no pocas acusaciones de supuestas violaciones a los derechos humanos ocurridas en tiempos de la guerra, lo que ha impedido que se logre realizar cualquier intento de re-equiparla o inclusive de llevarla a niveles de funcionamiento aceptables.

En todo caso, la baja asignación presupuestaria para la FAG se ha traducido en un bajísimo índice operacional debido a la imposibilidad de adquirir combustible en las cantidades adecuadas, por lo que sólo se vuelan aquellas misiones sumamente necesarias, dejando de lado los vuelos de instrucción y los requeridos por las tripulaciones para mantenerse en los mínimos de práctica requeridos. Así mismo, la mayor parte de la flota permanece en tierra de-

Pilatus PC-7 de la Fuerza Aérea Guatemalteca en vuelo de patrulla sobre las selvas de El Petén. Nótese el armamento que lleva debajo de las alas, el cual es practicamente el estándard en éste tipo de misiones. Crédito: Tte. Andrés Morán - Fuerza Aérea Guatemalteca

bido a la siempre presente falta de repuestos, algo que a veces impide la realización de simples mantenimientos que a la larga resulta en que las aeronaves no puedan seguir volando.

A pesar de las limitaciones, la actitud positiva de la actual comandancia de la FAG se hace evidente con la reciente introducción de algunos cambios organizacionales que incluyeron la reactivación del *Grupo Aéreo* como la entidad encargada de la coordinación de las actividades de los escuadrones en conjunto con la *Sección A-3* de operaciones, y la reorganización de los escuadrones en sí, los cuales quedaron de la siguiente forma: *Escuadrón de Transporte*, integrado por aeronaves Basler BT-67, IAI 201 *Arava*, y un Fokker F-27; *Escuadrón de Reconocimiento*, integrado por aviones utilitarios Cessna T210, U206, 208, T303, Piper PA-34, y Beechcraft *King Air*; *Escuadrón de Apoyo de Combate*, compuesto por los últimos tres Cessna A-37B que posee la FAG y seis Pilatus PC-7 de los cuales únicamente dos están en condiciones de volar; *Escuadrón de Helicópteros*, integrado por aeronaves Bell UH-1H, 212, 206 y 206L; y por último, el *Escuadrón Ejecutivo*, compuesto por dos helicópteros Bell 412SP y un avión Beechcraft *King Air 100*.

Por aparte, y al igual que las fuerzas de mar y tierra del ejército guatemalteco, la FAG tiene acceso al sistema CNIES desde las tres bases aéreas con que cuenta, empezando por *La Aurora*, ubicada en la Ciudad de Guatemala, que es la sede de la Comandancia General de la Fuerza Aérea y también del *Comando Aéreo Central* –CACEN– el cual tiene bajo su responsabilidad la vigilancia y protección del espacio aéreo del departamento de Guatemala y sus alrededores. Así mismo, desde ella operan la mayoría de escuadrones aéreos ya que sólo allí existen los equipos y facilidades para el mantenimiento y reparación de las distintas aeronaves que componen la flota de la FAG.

La segunda base aérea con que cuenta la FAG recibe el nombre de *Base Aérea Coronel Mario Enrique Vásquez Maldonado* y está ubicada en la Ciudad de Retalhuleu, en la costa del Pacífico guatemalteco; en ella funciona la sede del *Comando Aéreo del Sur* –CASUR– el cual es responsable del espacio aéreo costero y de las aguas territoriales en el Pacífico, por lo que no es raro que sus aeronaves participen en operaciones de intercepción de aviones y barcos utilizados por el narcotráfico. En ella también funciona la *Escuela Militar de Aviación* la cual opera entrenadores ENAER T-35B *Pillán*, aviones Cessna U206 y helicópteros Bell 206 y 206L.

Por último, la tercera y quizás la más importante de las bases aéreas de la FAG, conocida con el nombre de *Base Aérea Teniente Coronel Danilo Eugenio Henry Sánchez*, está ubicada en el poblado de Santa Elena, en el departamento de El Petén, y en ella funciona el *Comando Aéreo del Norte* –CANOR– el cual tiene bajo su responsabilidad la vigilancia del espacio aéreo más complicado de la república: Los 35,854 kilómetros cuadrados de selva más usados por los aviones de los narcotraficantes. Por lo mismo, los escuadrones de *Apoyo de Combate* y de *Reconocimiento* mantienen en ella al menos una de sus aeronaves cada uno. Así mismo, el *Escuadrón de Helicópteros* mantiene acá usualmente un UH-1H y un Bell 212 los cuales prestan apoyo logístico y de transporte de tropas durante las misiones antinarcóticos.

Y es precisamente desde ésta última base que se le da seguimiento en la consola del sistema CNIES al *Caravan* sospechoso que ahora se dirige hacia el Parque Nacional *Laguna del Tigre*, en donde seguramente ya lo esperan en alguna de las pistas clandestinas. Por lo mismo,

se pone en alerta el único avión de intercepción con que cuenta la base en aquél momento: un Pilatus PC-7 armado con cuatro ametralladoras *MAG 58P* de 7.62mm y dos lanzacohetes *Mamboretá,* adaptados localmente, con seis cohetes Á*spid de 57 mm* cada uno. En la cabina, piloto y copiloto empiezan la tarea de seguir el *checklist* previo al despegue. En el asiento delantero, al mando de la nave, está un nervioso teniente con menos de 200 horas en el PC-7 y muchas menos de vuelo nocturno; en el asiento detrás de él va un subteniente que ni siquiera ha *soleado* en éste tipo de avión Pero bajo aquellas circunstancias, un par de ojos *extra* a bordo pueden hacer la diferencia.

A las nueve treinta de la noche es despachado finalmente el PC-7 guatemalteco con instrucciones de contactar por radio al *Orion* norteamericano para ser *vectoreado* hacia el *Caravan* sospechoso. Sin embargo, el termino *ser vectoreado* es bastante relativo pues el PC-7 no tiene equipos de *Data Link* que puedan conectarse al avión norteamericano y recibir de él toda la información necesaria para interceptar al *Caravan* aún cuando fuere la noche más oscura y tormentosa de la historia. De hecho, el equipo a bordo del avión guatemalteco no incluye más que un *GPS* y los radios de rigor. Nada de visores nocturnos, cámaras infrarrojas ni radares de apertura sintética. Ambos pilotos están allí arriba, ciegos, sin una idea clara de a dónde dirigirse a no ser por lo que la tripulación del *Orion* vaya diciéndoles por la radio… Y esto ya presupone complicaciones por la barrera del lenguaje, aunque los pilotos guatemaltecos hablen un inglés aceptable.

Restos de una aeronave utilizada por los narcotraficantes, la cual se estrelló luego de que un grupo rival confundiera al piloto y lo dirigiera hacia un terreno no apto para aterrizar. Crédito: Archivos - Fuerza Aérea Guatemalteca

Sin embargo, aquella noche la suerte parecía estar del lado del piloto del *Caravan* narco: El piloto del PC-7 guatemalteco no logra ponerse en contacto con el *Orion* norteamericano en ninguna de las frecuencias de radio acordadas, por lo que desde su base se le ordena contactar al EMB-145 mexicano, el cual se encuentra orbitando sobre el área hacia donde parece ser que se dirige el *Caravan*; pero para desilusión de todos los involucrados, luego de algunos minutos de silencio en la radio, el piloto del PC-7 informa a su base que tampoco le es posible comunicarse con el avión mexicano. De allí que cualquier *vectoreo* tendrá que hacerse a través de la base guatemalteca, la cual recibirá instrucciones desde los aviones de vigilancia y se la retransmitirá al PC-7 por la única frecuencia de radio que parece funcionarle.

Mientras tanto, el *Caravan* narco cambia de rumbo de nuevo y empieza a acercarse a la frontera entre Guatemala y México, y ante ello, el *Orion* norteamericano solicita permiso para entrar al espacio aéreo mexicano y proseguir la persecución; los dos helicópteros UH-60 del ejército norteamericano, que ya han despegado desde Belice y se dirigen hacia el área a toda potencia, también solicitan permiso para ingresar a México, para intentar interceptar el *Caravan* en tierra… Pero para sorpresa de todos, la *Secretaría de la Defensa de México* deniega la autorización. En cambio, le ordena al EMB-145 que no deje de *alumbrar* al *Caravan* con su radar y que mantenga informada a la base aérea guatemalteca sobre la posición y rumbo de tal avión, para que a su vez esos datos sean re-transmitidos al piloto del PC-7.

Los minutos transcurren en una calma tensa. Ojos mexicanos, norteamericanos y guatemaltecos siguen con atención las evoluciones del *Caravan* narco en sus pantallas, el cual ahora parece iniciar la aproximación fi-

nal a una pista invisible. Por su parte, el PC-7 guatemalteco se dirige a toda potencia hacia la última posición del *Caravan* que le fue transmitida por radio. Al menos con ello se ubicará en las cercanías de la pista clandestina.

De pronto el silencio en la radio se rompe: La tripulación del *EMB-145* mexicano ha localizado con sus cámaras infrarrojas una pista de aterrizaje señalizada con balizas luminosas intermitentes, y muy cerca de ella se ven estacionados varios pick-ups. Aquella pista está en territorio guatemalteco, a menos de 50 metros de la orilla del río *Usumacinta*, el cual sirve de frontera entre Guatemala y México. Muy cerca de allí se ven algunas lanchas rápidas acercándose. Finalmente, a las diez con treinta el *Caravan* aterriza y poco después, empieza a ser descargado.

Con grandes dificultades, el PC-7 es dirigido hacia donde ha aterrizado el *Caravan*. En un fugaz golpe de suerte, el piloto logra ver una de las balizas luminosas y sin perder tiempo se dirige hacia ella, abriendo fuego con sus ametralladoras. Como es usual, el fuego es respondido desde tierra, lo que hace que la siguiente pasada del PC-7 tenga que ser a mayor altura… Sin embargo, mientras inicia el retorno hacia la pista, el piloto del PC-7 la pierde de vista. Los narcos han apagado las balizas.

El piloto Guatemalteco intenta inútilmente ubicar la pista nuevamente en medio de la oscuridad, a la vez que en su mente se suceden imágenes de las armas de alto calibre que recién fueron decomisadas a los narcotraficantes en un operativo realizado en el departamento de El Quiché. ¿Qué pasaría si la gente allí abajo tuviese visores nocturnos y una o dos ametralladoras .50? Seguramente su PC-7 no tendría oportunidad alguna.

Por su parte el controlador en la base aérea guatemalteca hace lo imposible por tratar de dirigir al PC-7 hacia la pista nuevamente, usando información provista por el *EMB-145*… Pero la realidad es que las probabilidades de que el piloto guatemalteco pueda ubicarla son poco menos que nulas.

En un arranque de desesperación, la tripulación del EMB-145 se comunica con los helicópteros estadounidenses para solicitarles que realicen la intercepción. Sin embargo, luego de habérseles negado la autorización para entrar al espacio aéreo mexicano, los pilotos han decidido retornar a Belice, al igual que el *Orion* del servicio de Aduanas. De hecho, en aquel momento los helicópteros estaban ya a más de veinte minutos del lugar. A continuación los mexicanos preguntan al controlador en la base aérea guatemalteca si de ella se puede despachar un helicóptero con tropas hacia la pista donde aterrizó el *Caravan*, pero la respuesta es negativa debido a que el aparato está en tierra por desperfectos. Quince minutos después de aquella conversación, el avión sospechoso inicia la carrera de despegue ante la mirada impotente de todos los involucrados.

En tierra, los pick-ups que llevan la droga son seguidos desde el EMB-145 mexicano, mientras se acercan a un embarcadero improvisado en donde dos lanchas con motor fuera de borda les esperan. Por su parte, los helicópteros norteamericanos finalmente llegan al área y sobrevuelan la pista desde donde minutos antes había despegado el *Caravan*. Una vez allí, el *Orion* los contacta y empieza a dirigirlos hacia donde están las lanchas, en las que ahora están cargando la droga. Poco después, los pick-ups desaparecen en la selva y las lanchas zarpan a toda potencia río abajo, internándose en Guatemala. Por casualidad el piloto del PC-7 guatemalteco logra ubicarlas por su reflejo en el agua y trata de hacerles fuego, pero inevitablemente se pierden en la noche.

Cerca de las once y treinta minutos, aquella operación que involucró sofisticados equipos de comunicación, detección y seguimiento, se da por terminada y sin resultados. Por su parte, el misterioso aparato, con un piloto bastante suertudo en los mandos, enfila de regreso a algún punto de la *República Bolivariana* de Venezuela, de donde había partido horas antes.

Situación precaria

El episodio descrito es tan sólo uno de tantos que ocurren en la guerra contra el narcotráfico que se desarrolla en Guatemala, un país que ha ganado preponderancia entre los narcotraficantes, por su posición geográfica.

Aviones de vigilancia electrónica EMB-145 de la Fuerza Aérea Mexicana, los cuales operan desde la Base Aérea Militar No. 8 en Mérida, Yucatán. Crédito: Aparecido Camazano - Revista FLAP

Escuchar a los jóvenes pilotos militares Guatemaltecos contar sus anécdotas, que van desde lo inverosímil hasta lo mundano, no es sino darse cuenta de las precariedades con las que tienen que batallar todos los días. Y por si fuera poco, la sofisticación alcanzada por los narcotraficantes al seleccionar sus aeronaves, los deja en seria desventaja, tal y como ocurrió durante un reciente *intento de intercepción* durante la cual el joven teniente al mando de uno de los PC-7 estuvo tratando de darle alcance a una *traza sospechosa* que volaba a más de 240 nudos, esto es, casi el doble de la velocidad máxima de su avión.

La inexperiencia también han cobrado su cuota durante estas peligrosas misiones y la muestra más fehaciente fue la destrucción total, en Diciembre de 2006, de un Cessna A-37B que efectuaba un vuelo de reconocimiento sobre el Parque Nacional *Laguna del Tigre*; dicho avión se estrelló de forma controlada contra el terreno, dejando tras de sí muchas interrogantes y dos oficiales fallecidos. Lamentablemente, por falta de recursos, la Fuerza Aérea no realizó una investigación exhaustiva, pero la hipótesis más aceptada es que el accidente se debió a falta de entrenamiento de los pilotos en tal tipo de aeronave, la cual es raramente operada por su alto consumo de combustible.

Quizás la única ventaja que éste enfrentamiento está dejando resida en el hecho de que los pocos aviones narcos que son capturados intactos, son asignados a la FAG sin mayores trámites por parte del Organismo Judicial. Fruto de ello han sido algunos Beechcraft KingAir con los cuales se realizan patrullajes costeros en conjunto con la Marina Guatemalteca, y un versátil Cessna Caravan que ha probado su valía, hasta el punto de haberse convertido en uno de los caballos de trabajo preferidos por los pilotos militares, junto con los venerables IAI 201 Aravá y los Basler BT-67.

Adicionalmente, al inventario de la FAG se han sumado varias Cessna Centurion, una Piper Aztec y hasta un helicóptero Bell UH-1H que en algún momento de su pasado perteneció al Servicio Aéreo Nacional de Panamá, y que fuera capturado con droga en el departamento de Izabal luego de haber estado operando sobre las selvas de El Petén durante varias semanas, obviamente en conexión con actividades ilícitas.

Otro aspecto de la guerra contra el narcotráfico en el que la FAG ha jugado un papel preponderante es el de la movilización de agentes del *Servicio de Análisis e Información Antinarcóticos* de la Policía Nacional, principalmente en operativos de *alto impacto* como lo fue la denominada operación *Mangosta*, llevada a cabo a mediados de 2007 en las selvas de El Petén, durante la cual se realizaron misiones de asalto a numerosos sitios donde se sospechaba que los narcotraficantes estaban almacenando armas de alto poder y droga. Finalmente las armas nunca fueron encontradas, y tampoco la droga, pero el ejercicio sirvió de base para que el Gobierno de los Estados Unidos propusiera al de Guatemala la creación de una unidad elite para la lucha contra el narcotráfico y el crimen organizado, equipada, financiada y entrenada enteramente por los norteamericanos.

Fuerza Aeromóvil Antinarcóticos

En Marzo de 2009, en las instalaciones del Escuadrón Presidencial, se graduaba el primer grupo de 49 elementos de la que a partir de allí sería denominada *Fuerza Elite Antinarcóticos*, dependiente orgánicamente del Ministerio de Gobernación. De esos 49 individuos, 25 eran agentes del *Servicio de Análisis e Informa-*

ción Antinarcóticos de la Policía Nacional Civil, mientras que los restantes 24 eran soldados provenientes de las Fuerzas Especiales del Ejército, mejor conocidos como *Kaibiles*.

Ese mismo mes, el Gobierno de los Estados Unidos entregó –en calidad de préstamo– cuatro helicópteros Bell UH-1H *Huey II*, para uso exclusivo de la nueva unidad. Sin embargo, con el subsiguiente incremento de los efectivos de la *Fuerza Elite,* también se ha hecho necesario un aumento de las aeronaves para transportarlos durante las distintas operaciones que realizan. Por ello los norteamericanos han puesto a su disposición algunos helicópteros Sikorsky UH-60 *Black Hawk* y Boeing CH-47 *Chinook* del Ejército de ese país, los cuales –como ya vimos- son mantenidos en la región precisamente para el combate al narcotráfico, además de que se prepara la entrega en los próximos meses de dos helicópteros *Huey II* adicionales y 10 millones de dólares para funcionamiento de la unidad.

De acuerdo con informaciones vertidas por el Gobierno de Guatemala recientemente, las fuerzas de seguridad le han decomisado a los carteles del narcotráfico que operan en el país unos 1.937,7 millones de dólares en drogas y bienes tan sólo en el año 2009. Y aunque no se menciona en los comunicados oficiales, muchos de esos decomisos se deben precisamente a un intenso trabajo de inteligencia desarrollado por la Agencia Antidrogas de los Estados Unidos –DEA– y al eficiente accionar de la Fuerza Elite Antinarcóticos.

Descripción: Uno de los helicópteros Sikorsky UH-60 que el Ejército de los Estados Unidos mantiene en Belice y Guatemala, para misiones de interdicción. Crédito: Archivos - Fuerza Aérea Guatemalteca

Sin embargo, como en toda guerra, los narcotraficantes no se han quedado atrás en sus intentos por neutralizar tal efectividad gubernamental. Muestra de ello es el bochorno causado por un operativo a gran escala a llevado cabo por la Fuerza Elite Antinarcóticos en el municipio de La Reforma, departamento de Zacapa, con la participación de agentes de la DEA y siete helicópteros del Ejército de los Estados Unidos, el cual tenía como objetivo cumplir con seis órdenes de captura contra presuntos líderes del cartel narco más importante del oriente del país, quienes abandonaron sus residencias con bastante tiempo de antelación al espectacular arribo de los helicópteros norteamericanos.

La justificación dada por el Gobierno Guatemalteco ante el fracasado operativo fue que había ocurrido una *falla de inteligencia*, sin embargo, tanto el embajador de los Estados Unidos como algunos de los mandos de la Policía Nacional Civil confirmaron que había existido fuga de información, denotando una preocupante penetración de los narcos en las fuerzas de seguridad del estado, un secreto a voces que es reconocido a regañadientes por el gobierno.

En busca de un sistema de intercepción eficiente

La constante destrucción de las pistas clandestinas por parte del Ejército en El Petén y las acciones de vigilancia para evitar los aterrizajes ilícitos han llevado a los narcotraficantes a aprovechar todo espacio abierto como pista de aterrizaje: Carreteras, veredas, potreros y hasta campos de fútbol de algunos poblados. En dichos lugares, estos narcotraficantes, en su mayoría mexicanos, tienen la capacidad de improvisar un campo de aterrizaje en minutos, con todo y comunicación satelital con el piloto del avión que se aproxima, con el fin de guiarlo.

Otra ventaja que les supone a los narcotraficantes el uso de estas pistas improvisadas, aparte de lo difícil que resulta ubicarlas, es que se han *librado* de los intermediarios para

llevar a cabo sus operaciones de recepción, ya que antes se negociaba con los dueños de fincas para utilizar sus terrenos como pistas, por lo que cobraban grandes cantidades de dinero por ello.

Ante este escenario tan irregular, oficiales de la Fuerza Aérea Guatemalteca, en conjunto con sus contrapartes del Ministerio de la Defensa, han trabajado arduamente en una propuesta que incluiría la adquisición de radares, equipo de cómputo y aeronaves, con los cuales se facilitaría la intercepción de los vuelos ilícitos, negándoles a los narcotraficantes la posibilidad de llegar a sus destinos. Tales aeronaves serían los EMB-314 Súper Tucano construidos por EMBRAER, de los cuales se pretende adquirir seis. Además, dentro de la misma iniciativa, se espera obtener financiamiento para la reparación de al menos seis Pilatus PC-7, con los cuales se completaría un escuadrón de 14 aeronaves, si se cuentan los dos PC-7 que aún quedan activos.

Tal proyecto, que debería ser financiado por un banco Brasileño en caso de ser autorizado, aún está en fase de estudio por parte del Ministerio de Finanzas Públicas. Sin embargo, es muy probable que encuentre férrea oposición por parte de grupos de derechos humanos y de la sociedad civil, los cuales ven con recelo cualquiera de los intentos de la institución armada por reequiparse.

Pero quizás el mayor factor en contra a considerar es precisamente la penetración que el narcotráfico ha logrado en las instituciones gubernamentales, y con mayor énfasis en el propio Ejército, el Ministerio de Gobernación y en las fuerzas policiales encargadas de la lucha contra el narcotráfico. Seguramente, la adquisición de un eficiente sistema de detección, seguimiento e intercepción no será bienvenido por aquellos que precisamente necesitan de los vuelos ilegales para mantener el negocio en marcha. ❑

El Sr. Mario Overall es corresponsal para Centroamérica de la revista Brasileña *FLAP Internacional*, además de haber participado activamente en proyectos de investigación y documentación de la historia de la aviación civil y militar en la región con instituciones como el Museo Smithsoniano del Aire y el Espacio y la extinta Sociedad Histórica de la Aviación Latinoamericana (LAAHS) entre otros. Además ha publicado artículos de carácter histórico-aeronáutico en medios impresos tales como las revistas *Air Enthusiast* (Inglaterra), *Fana de l'aviation* (Francia), *América Vuela* (México), *Revista Aérea* (Estados Unidos), *Air & Space Power Journal* (Estados Unidos), y *Revista Força Aérea* (Brasil.)

Declaración de responsabilidad: Las ideas y opiniones expresadas en este artículo reflejan la opinión exclusiva del autor elaboradas y basadas en el ambiente académico de libertad de expresión de la Universidad del Aire. Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de los Estados Unidos de América o sus dependencias, el Departamento de Defensa, la Fuerza Aérea de los Estados Unidos o la Universidad del Aire. El contenido de este artículo ha sido revisado en cuanto a su seguridad y directriz y ha sido aprobado para la difusión pública según lo estipulado en la directiva AFI 35-101 de la Fuerza Aérea.